



GERMANY  
TRADE & INVEST

24.11.2014

## Indonesiens neuer Präsident streicht Infrastrukturprojekte

### **20 Mrd. US\$ teure Brücke fällt Rotstift zum Opfer / Widodo nimmt Abschied vom Masterplan 2011 bis 2025 / Von Roland Rohde**

Jakarta (gtai) - Das größte Projekt des Masterplans 2011 bis 2025 wird nicht gebaut. Die 30 km lange Sunda Strait Brücke, die die Inseln Java und Sumatra verbinden sollte, widerspricht den maritimen Zielen des neuen Präsidenten Joko Widodo. Der will für einen Bruchteil der anvisierten Baukosten in Höhe von 20 Mrd. US\$ neue Schiffe anschaffen. Auch weitere Projekte wie eine Eisenbahnlinie für den Kohletransport sollen gekürzt werden. Damit ist der unter seinem Vorgänger entworfene Masterplan praktisch tot.

Unter dem ehemaligen indonesischen Präsidenten, Susilo Bambang Yudhoyono, (2004 bis 2014) wurde die landesweite Infrastruktur kräftig ausgebaut. Dennoch investierte das Land, gemessen am Bruttoinlandsprodukt, immer noch viel zu wenig in neue Straßen, Brücken, See- und Flughäfen. Daher entwarf die damalige Regierung einen ehrgeizigen Masterplan, der für die Jahre 2011 bis 2025 fast 400 Projekte mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von knapp 190 Mrd. US\$ (zum Wechselkurs von 2012) auswies. Mit Hilfe der anvisierten Vorhaben sollten zusätzliche Privatinvestitionen in Höhe von über 200 Mrd. \$ induziert werden.

Doch mehr Geld konnte der Fiskus nicht zur Verfügung stellen. Stattdessen setzte die Regierung auf Public Private Partnerships (PPP): Der Privatsektor - insbesondere Kapitalgeber aus dem Ausland - sollte die Mehrheit aller Vorhaben finanzieren, bauen und betreiben. Allerdings gab es bis Ende 2014 weit und breit kein einziges PPP-Projekt, das sich tatsächlich in Betrieb befand. Eine wenige Kilometer lange, Ende 2013 auf Bali eröffnete Mautstraße - der damalige Präsident reiste zur Einweihungszeremonie extra aus Jakarta an - entpuppte sich bei näherem Hinsehen als öffentliches Vorhaben. Bei den beteiligten Bauunternehmen handelte es sich durchweg um indonesische Staatsfirmen.

Immerhin starteten Ende 2013 die Bauarbeiten am ersten Teilstück einer U-Bahn in Jakarta. Die japanische Entwicklungsbank stellte entsprechende Kredite und daher bildeten auch Unternehmen aus dem "Land der aufgehenden Sonne" die Mehrheit im zuständigen Baukonsortium. Jedoch konnte sich die Yudhoyono-Verwaltung diesen Erfolg nicht auf die eigenen Fahnen schreiben. Vielmehr hatte sein umtriebiger Nachfolger, Joko Widodo, während seiner kurzen Amtszeit als Hauptstadtgouverneur mit Nachdruck das Projekt - das wohl gemerkt bereits Ende der 1980er Jahre initiiert worden war - vorangetrieben.

### **Präsidentennachfolger erteilt teuren Prestigeobjekten Absage**

Viel Hoffnung ruht daher auf dem neuen Präsidenten. Mit seiner Hilfe könnten weitere ins Stocken geratene Infrastrukturprojekte wieder ins Rollen kommen. Gleichzeitig müsste er mehr oder minder nutzlose Prestigevorhaben streichen. Nach seinem Amtsantritt am 20. Oktober 2014 machte Widodo tatsächlich schnell Nägel mit Köpfen. So verkündete der von ihm ernannte Behördenchef des National Planning Ministry, Andriano Chaniago, Anfang November 2014 gegenüber der

Presse, dass die sogenannte Sunda Strait Brücke - zumindest in den nächsten 10 bis 15 Jahren - nicht gebaut werde.

Die geplante Brücke sollte ursprünglich Sumatra und Java, die beiden Hauptinseln des Archipels, miteinander verbinden. Sie stellte im Rahmen des Masterplans 2011 bis 2025 das mit Abstand größte und teuerste Projekt dar. Die neue Verbindung sollte rund 30 km lang werden und nahezu 20 Mrd. \$ kosten. Allerdings war in dieser Summe auch die Entwicklung der angrenzenden Gebiete einschließlich des Baus zahlreicher Industrieparks enthalten.

Doch der neue Präsident kehrt dem alten Masterplan gänzlich den Rücken und so dürfte die Sundabrücke laut Chaniago nicht das letzte Projekt sein, das dem Rotstift der Widodo-Administration zum Opfer fällt. Gemäß Aussagen des Ministers soll auch eine geplante Bahnverbindung für den Kohletransport auf der Bergbauinsel Kalimantan (anvisierte Baukosten: rund 1,7 Mrd. \$) gecancelt werden.

### **Masterplan des Vorgängers passt nicht zu maritimen Plänen**

Zahlreiche Vorhaben des alten Masterplans stimmen nicht mit den Zielen des neuen Präsidenten überein. Er will sein Land zu einer "globalen maritimen Achse" ausbauen. Zu diesem Zweck sollen zahlreiche neue nationale Seerouten ins Leben gerufen sowie Hunderte von Transportschiffen und Fähren zusätzlich in Dienst gestellt werden. Auf diese Weise könnten laut Chaniago auch Sumatra und Java kostengünstig und zuverlässig miteinander verbunden werden. Zu einem Bruchteil der für die Sundabrücke eingeplanten Baukosten ließen sich moderne Frachter und Tanker für den Gütertransport sowie Schnellfähren für den Personenverkehr anschaffen.

Ferner bestehen weitere Gründe für die Kürzung des Projektes. Bereits die Yudhoyono-Regierung hatte erkannt, dass sich die Brücke allein durch die Mauteinnahmen nicht rechnen und stellte Subventionen für die potenziellen Betreiber in Aussicht. Mit anderen Worten, das Vorhaben war unter ökonomischen Gesichtspunkten ohnehin nicht tragfähig. Insofern macht es Sinn, wenn Indonesien seine knappen Mittel zur Realisierung wirtschaftlicherer Projekte verwendet.


(R.R.)

### **Dieser Artikel ist relevant für:**

Indonesien  
Wasserfahrzeuge, Wasser-, Hafenbau

#### **KONTAKT**

**Helmut Kahlert**

 0228/24993-209

 **Ihre Frage an uns**

#### VERWANDTE ARTIKEL

- Indonesiens Handelsflotte nach Regulierungen auf Expansionskurs
- Neuer Präsident Indonesiens plant "maritime Autobahn"
- Brasilien investiert in Schiffbau und Häfen
- Griechen bleiben Weltspitze auf Hoher See
- Russland rüstet Werften im Fernen Osten auf

[http:// www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1120278.html](http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1120278.html)

Datum: 24.11.2014

© 2014 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.